

Excerpts of the Japanese Laid-Open Patent Application

No. Sho 60(1985)-42132 published on March 6, 1985

- Application number: **Sho 59(1984)-97414**
- Application date: **May 15, 1984**
- Applicant: **François Brawne, Yves Brawne**
- Inventor: **François Brawne, Yves Brawne**

“Construction of the present invention is characterized in that there is formed an interior by a floor, ceiling and side walls between a front end and rear end of a passenger area, each of seats arranged in the interior comprises a seat back, base and arm rests and the seats are arranged on each side of at least one longitudinal passage in rows in a transverse direction relative to the passage so that a symmetrical plane of the seat adjacent to the passage forms an acute angle spreading toward ahead of the seat relative to a longitudinal symmetrical plane of the passage.”

“According to one feature of the present invention, when the rows of seats are arranged between two longitudinal passages, the symmetrical plane of the seat not adjacent to one of the passages is in parallel to the longitudinal symmetrical plane of the passage.

The acute angle formed by the symmetrical plane of the seat adjacent to one of the side walls of the passenger area relative to the longitudinal symmetrical plane of the passage is preferably 15° or less and 5° or more. More preferably, it is 12°.

According to another feature of the present invention, the acute angle formed by the symmetrical plane of the seat adjacent to the passage relative to the longitudinal symmetrical plane of the passage is 15° or less and 5° or more.

According to still another feature of the present invention, a seat row arranged on one side of the passage is staggered relative to a seat row arranged on the other side of the passage.”

“According to still another feature of the present invention, the seat back of the seat is reclinable.”

“According to still another feature of the present invention, when the seat back of the seat is reclined forward, the seat back is positioned above at

least one arm rest so that seat backs of two seats adjacent to each other form a continuous surface substantially in parallel to the floor.”

“Explanation of the numerals

- 2 floor
- 3 ceiling
- 4 side wall
- 5 front end
- 6 rear end
- 7 seat
- 8 base
- 9 seat back
- 10 arm rest
- 11, 12 passage
- 13 longitudinal symmetrical plane of the passage
- 14 seat adjacent to one of the passages
- 15 symmetrical plane of the seat
- 16 seat adjacent to one of the side walls
- 17 symmetrical plane of the seat
- 18 seat not adjacent to the passage or side wall
- 19 symmetrical plane of the seat
- 20 acute angle
- 22 converging point
- 23 front side of the base
- 24 rear side of the seat back
- 25 space
- 26 short side of the base
- 27 long side of the base”

⑨ 日本国特許庁(JP) ⑩ 特許出願公開
⑫ 公開特許公報(A) 昭60-42132

⑪ Int.Cl.⁴
B 60 N 1/00

識別記号 庁内整理番号
8008-3B

⑬ 公開 昭和60年(1985)3月6日

審査請求 未請求 発明の数 1 (全9頁)

⑭ 発明の名称 乗物における座席構造物

⑮ 特 願 昭59-97414

⑯ 出 願 昭59(1984)5月15日

優先権主張 ⑰ 1983年5月16日 ⑱ フランス(FR) ⑲ 8308078

⑳ 発 明 者	フランソワ ブローン	ベルギー国, 1950	クラエネ, アベニユ ド バン	16
㉑ 発 明 者	イブ ブローン	ベルギー国, 1950	クラエネ, アベニユ ド バン	16
㉒ 出 願 人	フランソワ ブローン	ベルギー国, 1950	クラエネ, アベニユ ド バン	16
㉓ 出 願 人	イブ ブローン	ベルギー国, 1950	クラエネ, アベニユ ド バン	16
㉔ 代 理 人	弁理士 専 優 美	外1名		

明細書の浄書(内容に変更なし)

明 細 書

1. 発 明 の 名 称

乗物における座席構造物

2. 特 許 請 求 の 範 囲

- (1) 床部と、天井と、乗客領域の前端と後端との間を通る横壁とから成る乗客を運ぶために取付けられた乗物における座席構造物であつて、

各座席には背もたれと、ベースと、腕のせとを有し、該座席が少なくとも1つの縦通路の各側に、その通路に対して横断方向に列をなして配置され、その通路に隣接する座席の対称面がその通路の縦対称面とでもつて鋭角を形成し、該鋭角は座席の前方へ向つて拡開し、乗客領域の横壁に隣接する前記座席の対称面と通路の縦対称面とは平行をなすか、又は前記座席の後方へ拡開する鋭角を対称面間に形成することを特徴とする乗物における座席構造物。

- (2) 通路の隣接しない座席の対称面と通路の縦対称面とは平行であることを特徴とする特許請求の範囲第1項記載の座席構造物。
- (3) 乗客領域の横壁に隣接する座席の対称面と通路の縦対称面とにより形成される鋭角は15°以下であることを特徴とする特許請求の範囲第1項記載の座席構造物。
- (4) 前記鋭角は12°であることを特徴とする特許請求の範囲第3項記載の座席構造物。
- (5) 通路に隣接する座席の対称面とその通路の縦対称面とにより形成される鋭角は15°以下、5°以上であることを特徴とする特許請求の範囲第1項記載の座席構造物。
- (6) 通路に隣接する座席の対称面とその通路の対称面とにより形成される鋭角は12°であることを特徴とする特許請求の範囲第5項記載の座席構造物。
- (7) 通路の縦対称面とその通路に隣接する座席の対称面とにより形成される鋭角と、その通路の縦対称面と横壁に隣接する座席の対称面

とにより形成される鋭角は、等しいことを特徴とする特許請求の範囲第1項記載の座席構造物。

- (8) 少なくとも2個の隣接座席のベースの前側と背もたれの後側は、座席の対称面の交叉により形成される同一垂直軸を有する回転面を形成することを特徴とする特許請求の範囲第1項記載の座席構造物。
- (9) 前記垂直軸はベースの前側の前方1,800mm～2,400mm間に位置することを特徴とする特許請求の範囲第8項記載の座席構造物。
- (10) 前記垂直軸はベースの前側の前方約1,900mmのところに位置することを特徴とする特許請求の範囲第9項記載の座席構造物。
- (11) 座席は乗客領域の後端へ向つて方向づけられていることを特徴とする特許請求の範囲第1項記載の座席構造物。
- (12) 通路の一侧に配置された座席列はその通路の反対側に配置された座席列に対してずれていることを特徴とする特許請求の範囲第1項

記載の座席構造物。

- (13) 通路の一侧に配置された座席列は、座席の2つの対応点間のスペースの約半分に対応するスペースだけ、その通路の反対側に配置された座席列に対してずれていることを特徴とする特許請求の範囲第12項記載の座席構造物。
- (14) 座席の背もたれはリクライニングできることを特徴とする特許請求の範囲第1項記載の座席構造物。
- (15) 座席のベースは、平面図でみて、台形の断面を有し、その短側はこれらのベースの前側に対応し、長側はこれらのベースの後側に対応することを特徴とする特許請求の範囲第1項記載の座席構造物。
- (16) 座席の背もたれは正面からみて、ほぼ六角形の横断面を有し、4個の対向側部は2個づつ平行をなし、2個の側部は前記平行側部の1つに隣接し、その夫々の対称面へ向つて傾斜することにより、2個の隣接する背もたれ間に三角形開口を形成し、その開口のベース

は、背もたれの上縁の高さに位置し、その頂点は、腕のせの高さに位置することを特徴とする特許請求の範囲第15項記載の座席構造物。

- (17) 背もたれは、従来の方法で前方へ傾斜することにより、それらの背もたれが少なくとも一方の腕のせの上に位置し、この位置で、それらの背もたれは、隣接背もたれと共に、床に対してほぼ平行な平面を形成することを特徴とする特許請求の範囲第16項記載の座席構造物。

3 発明の詳細な説明

(産業上の利用分野)

本発明は、乗客の輸送のために取付けられた車の乗客領域の内側にある座席(シート)の配置又は構造に関する。

(従来技術)

従来、乗客を輸送する運送車の設計者は、おりの時の安全のために乗送路の最少幅を規定した規則を考慮しながら、快適な状態で同列のシートに最遠人数の乗客をのせようと努力してい

ることはよく知られている。

また、シートの対称面が全部、通路の対称面に平行であるような、シートの横列の従来の配座、又は構造を変形することによつて乗客の快適さを改善するような提案がなされてきた。

かくして、米国特許第2,414,730号と第2,947,349号から知ることのできる前述の型の配置において、乗客領域の横壁に隣接するシートの対称面と、その通路の対称面とは、これらのシートの前部へ向つて拡開するような鋭角を形成する。

しかしながら、この角度は、横壁に隣接するシートの背もたれが、これらのシートとこの壁との間に三角形棚、すなわち足のせを備えることができるように、この壁から十分なスペースをおいたところに位置するように少なくとも30°なければならぬ。同一横列のシート全部が平行な対称面を有すると仮定すれば、通路に隣接するシートの対称面とこの通路の対称面とにより形成される鋭角は、結果的には、少なくとも30°な

ければならず、その結果、これらのシートはその通路に当然重なり、その通路の幅を小さくする。それにも拘らず、通路に、乗客の通行のために十分な幅をもたせるには、米国特許第2414730号に示すように、その通路の一侧に配置されたシート列が、その通路の他側に配置されたシート列に対して縦方向へずれるように配置されねばならず、それによつて、乗客領域の縦方向端部にスペースの損失が生じる。すなわち一列当りのシートの数が減少せねばならず、そのスペースは、米国特許第2947,349号に従つた配置の場合のように、足のせのために使用されねばならない。

英国特許第590,030号から知ることの出来るもう1つのシート配置において、通路に隣接するシートの対称面とその通路の対称面とは平行であり、乗客領域の横壁に隣接するシートの対称面とその通路の対称面とは、これらのシートの前方向へ向つて拡開する15°～45°の角度を形成し、横壁に隣接する各シートは隣接シートに対

して前方へずれて配置される。

シートのこの配置は、通路にスペースを与えることもできず、乗客領域の天井の下に配置された手荷物室への到達も改善することはできない。更に、この配置は1本以上の通路を有する乗客領域の中心列のシートには適用できない。乗客領域の横壁に隣接するシートを前方へずれを形成させるには、シートが独立している必要があり、或いは、構造がより複雑で、より扱い難く、重い2個のシートユニット又は3個のシートユニットを必要とし、又、運搬車においてさけるべき要素を必要とする。なぜなら、燃料の価格が主に上昇することにより、輸送費が上るので快適で安全な状態で最大人数の乗客をのせるために乗客領域の余裕を最も有効に利用することが基本的なことである。

(発明の構成および目的)

本発明の構成は床と天井と前記乗客領域の前端と後端との間を通る横壁とで成り、各座席(シート)には座席用の背もたれ、ベース及び

腕のせを有し、その座席は少なくとも一つの縦通路の各側にあつてその通路に対して横断方向に走る列をなした状態で配置され、その結果、その通路に隣接する座席の対称面はその通路の縦対称面と共に座席の前方向へ向つて拡開する鋭角を形成することを特徴とする。

本発明の目的は、1個のシート当りのスペースを同じ状態に保持しながら、一列当りのシートの数を増やすことができ、又は、所定の寸法の乗客領域で1列当りのシートの数を減少することなしにスペースを増やし、かくして乗客をより快適にするようなシート配置を提供することである。本発明のもう1つの目的は、通路での乗客の動きを改善し、懸架式手荷物室へ到達し易くすることである。

本発明によれば、乗客領域の横壁に隣接するシートの対称面と、その通路の縦対称面とは平行をなして、シートの前方向へ向つて拡開する鋭角を形成する。

2個の隣接シートの対称面が前方へ向つて収

斂し、前記シート的一方は更に横壁に隣接しているので、このシート配置は、シートの背もたれの幅を、乗客の肩及び肘の高さで増大させることができ、ベースの幅を脚の高さで減少させることができ、この事は、このシートの配置が自然の状態で層座できるように対応するので乗客にとつて非常に好ましい。肩の高さでのこのようなスペースの節約は乗客間のスペースの減少に対処できるために特に効果的であり、そのような対処は、ヨーロッパや北アメリカからの乗客の肩を横切る平均横幅を約25mmだけ増大することにより行われ、それは1950年～1980年の間に記録されている。

本発明の1つの特徴によれば、シートの列が2本の縦列間に配置される時には、一方の通路に隣接しないシートの対称面と、この通路の縦対称面とは平行をなす。

乗客領域の横壁に隣接するシートの対称面と通路の縦対称面とにより形成される鋭角は15°以下、5°以上が好ましい。

前記鋭角は12°が好ましい。

本発明のもう1つの特徴によれば、通路に隣接するシートの対称面とその通路の縦対称面とにより形成される鋭角は15°以下、5°以上である。

本発明のもう1つの特徴によれば、通路の一端に配置されたシート列は、その通路の反対側に配置されたシート列に対してずれている。それ自身よく知られているこの配置は、通路の各側にある2つの相対するシート列間のスペースを増大させることにより、その通路での通行を邪魔することなしに、通路に隣接したシートの上に位置する荷物入れに容易に到達できるようにする。

本発明のもう1つの特徴によれば、シートの背もたれを傾斜することができる。それ自身、よく知られているこの特徴は、シートの対称面の前方へ向つて収斂することに関連して、更に乗客の快適さを改善する。

事実、この特徴は、シートの2個の隣接する背もたれ間のスペースを、後方へ向う傾斜面の

関数として増大させることができ、これはこれらのシートにすわる人の肩と肩との間のスペースをもつと大きくし、そのうちのシートにすわる人が前方を一層見やすくする。

本発明のもう1つの特徴によれば、シートの背もたれが前方へ傾斜している場合、その背もたれは少くとも1個の腕のせの上に位置し、それによつて2個の隣接する背もたれは床と事実上平行な連続表面を形成することになる。

本発明についての他の情報や詳細は、本発明のいくつかの実施例を実例によつて示す添付図面に関連しながら説明した次の詳細な説明から明らかとなるであろう。

(実施例)

前述のシート装置は空船用、海上用、河川用或いは陸上用車に取付けるものである。

実施例では、シート装置は飛行機に使用した状態で示されており、その乗客部分の1つだけが示されており、それは床2と、天井3と破断線で示す前端5と後端6との間で機体の内部に

取付けられた側壁4とで成る。

その乗客部分はシート7を有し、そのシートの各々は、ベース8と、背もたれ9と腕のせ10とを有する。これらのシートは2つの通路11、12に沿つて間隔をおいて位置する列をなして、その通路に対して横断方向に配置される。これらの通路は平行な縦方向の対称面13を有する。通路の一方に隣接するシートは符号14で示され、そのシートのそれぞれの対称面は符号15で示され、側壁の一方に隣接するシートは符号16で示され、そのシートのそれぞれの対称面は符号17で示され、通路又は側壁に隣接しないシートは符号18で示され、そのシートのそれぞれの面は符号19で示される。

通路11、12に隣接するシート14は通路に対して傾斜するので、そのシートのそれぞれの対称面15は通路の対称面13に対してシートの前方へ向つて開くように、15°以下、5°以上、好ましくは12°の鋭角を形成する。

側壁4に隣接するシート16は、壁と隣接通路

との間の列が2個のシートを有するか或いは3個のシートを有するかどうかによつて、異なるように配置される。かくして、第1図に示す装置に示すように、その列が2個のシートを有する時には、壁4に隣接するシート16の対称面17は通路の対称面13と平行をなし、その列が第3図に示すように3個のシートを有する場合、側壁4に隣接するシート16の対称面17は隣接する縦方向の通路の対称面13に対して15°以下、5°以上、好ましくは12°の鋭角を形成し、後方へ向つて開く。

更に、通路に隣接せず、側壁4の一方にも隣接しないシート18は第1、3図に示すように、通路11、12の縦方向の対称面に平行な対称面19を有する。

第3、4図に示すように、側壁と通路との間に横断方向に配置された3個のシートで成る列を有する配置の場合、通路11、12の縦方向の対称面13と、通路に隣接するシート14の対称面とにより形成される鋭角と、側壁4に隣接するシ

ート16の対称面17と前記通路の対称面13とにより形成される鋭角とは等しい。この場合、シート14、16の対称面15、17は第3、5図に示すように、シート前方の同一点22で収斂する。

2個の傾斜シート14と16との間に配置されるシート18は対称面19を有し、その対称面19は2個の隣接シートの対称面の収斂点22と一致する。

この場合、多数シートユニットが設計される。即ち、それは共通ベースにより接合されたいくつかのシートにより形成される。

第6図に示すように、ベース8の前側23と背もたれ9の後側24は、同一垂直軸を有する回転表面を形成し、その軸は多数シートユニットを形成する3個のシートの対称面の交叉により形成される。

その垂直軸はベースの前縁から離れた或る距離25の位置にあつて、ベース前方1800mm～2400mmであり、ベースから約1900mmが好ましい。

第6図に示す好ましい実施例において、平面図として示されているベース8は、台形の形を

有し、その短側26はベースの前縁を形成し、その長側27は後縁を形成する。他方、第2図に示すように、前方から見た時の背もたれ9は、事實上、4個の対向側30、31、32、33を有する六角形の形を有し、それらの側部は2個ずつ平行をなし、2個の対向側28、29は側部31に隣接し、背もたれの対称面へ向つて傾斜する。側部30、31は、側部32、33と同様にお互いに平行をなす。かくして、2個の隣接する背もたれ9間に三角形開口34が形成され、そのベース35は背もたれ9の上縁と同じ高さであり、その三角形開口の頂点36は腕のせ10と同じ高さに位置する。背もたれ9が垂直位置にある時、この頂点の角度は、事實上、収斂角、すなわち15°以下、5°以上の12°となる。背もたれ9は従来の方法で、図示してはいないが横行ピボットのまわりで前方へ傾斜させることができ、その時、その背もたれ9は、腕のせ10の上に位置することになる。この位置で、隣接背もたれの収斂により、側部29はお互いに平行かつ接触するので、それらの背もたれ

は床と事実上平行な平面を形成する。この場合頂点36の角度は0°に等しい。シートの背もたれ9は、従来のように、リクライニングすることでもでき、その対称面前方へ向つて収斂することにより、これは背もたれがリクライニングする程度の関数として、2個の隣接背もたれ間の三角形開口を大きくすることさえできる。かくして、これらのシートに着座している隣接する人の肩と肩との間のスペースを一層広げることができ、従つて、次の列のシートにすわっている人の視野を著しく改善できる。

第4図に示す実施例において、通路11、12の一端にあるシートの横列は、その列を位置づけるために選んだ“スペース”の約半分に相当するスペースだけ、通路の反対側にあるシートの横列に対して縦方向にずれて配置される。前記“スペース”という言葉は、2つの連続列のシートの2個の対応点間のスペースを指すものと理解すべきであり、それは全ての列に対して事実上、一定である。シートの列をこのように縦

方向にずれて配置すると、通路の間隔がより大きくなり、かくして乗客用荷物入れに到達し易く、乗客が符号40で示されている。更に、通路のスペースが増大すると、乗客40はその通路にあるサービス用手押車の横を通過することができるようになる。

本発明に従つてシートを配置することによつて得られるスペースを従来の2つの配置に比較して示すために、ここで第7、8、9図を参照してみよう。これらの図面において、本発明に従つた配置が符号41で示され、そのシートの対称面42がシート前方へ向つて収斂するような横列に並んだ2個と3個のシートが示されている。符号43は従来のシート配置の1つを示し、この場合、全部のシートの対称面は通路の縦方向の対称面45に平行をなし、符号46は他方の従来のシート配置を示し、この場合、通路の同一側にある全部のシートの対称面47は、平行をなし、通路の対称面49に対して30°の鋭角を形成し、この角度はシート前方へ向つて拡開する。

種々の配置において、それらを比較するために、シートの列は、同一幅と、すなわち159インチの乗客領域にある少なくとも1個の縦通路のいずれの側にも配置するものとする。更に、横壁4の1つに隣接する全ての列のシートは、連続する列のスペースとして選ばれた一定の「スペース」の半分に対応する同一距離だけ、隣接通路の他側に位置する全ての列に対して縦方向へ移動して位置する。

これら3つの配置の各々において、乗客領域の幅とにあるシートの幅は、全部同じ幅とする。すなわち、

2個のシートで成る列の幅bは38インチであり、

3個のシートで成る列の幅cは57インチである。

本発明に従った配置41の場合、通路の両側にあるシートとシートとの間の幅aは2本の通路とも、17インチあり、配置43の場合は、通路の各側に位置する両シート間の通路の幅a₁は13イ

ンチしかない。さて、通路の最底端は、国際規約により15インチと定められている。従つて、第8図に示す従来の型の配置43では、2本の通路を含む159インチの乗客領域には、横列にみて6個のシートを取付けることができるが、これに対して本発明に従った配置41の場合、横列をなして7個のシートを配置することができ、その場合、2個のシートを各通路と隣接横壁との間に配置し、3個のシートを両通路間に配置する。

更に、2個の隣接シートの平行対称面44間のスペースd₁は、配置43では18インチであり、配置41では、このスペースdは少なくとも19.6インチであつて、これらのシートの対称面の収斂により、スペース25(第5、6図)が1,900mmの好ましいスペースに等しい時、配置41では20インチにさえることができる。この後者の配置により、乗客は肩の高さで、より大きな幅にすることができる。

ここで、第9図に示す他方の従来の配置を参

照すれば、シート47は、足のせ48を備え、159インチ幅の乗客領域にある1本の通路の各側において縦方向にすれて配置された横列をなして配置され、それらのシートの対称面49は全部平行をなし、通路の対称面50に対して約30°の鋭角を形成し、これはシート前方へ向つて拡開する。シートの対称面の傾斜度により、又、前の列のシートのベースとベースの間にある足のせの配置により、横に配置された2個のシートは57インチの幅cを占め、1個のシート当り28.5インチである。乗客領域の幅に配置されるシートの数は

$$159 - 15 = 144 \quad \therefore 144 \div 28.5 \div 5.$$

他方、2側の通路を有する159インチの乗客領域において、この場合、各通路は15インチ2個で30インチであり、そのシートは159 - 30 = 129インチの幅の中に配置されねばならない。従つてシートの最大数は $\frac{129}{28.5} = 4$ であり、本発明に従った配置の場合、第7図に示すように7個である。本発明は図示の実施例に制限される

ものではなく、多くの変形例は、これらの変形例が次の特許請求の範囲のどれにも接触しない状態で、その設計に必要な部材の形、配置、及び構造に対して行われることは明らかである。かくして、図示していない本発明の実施例において、シートは乗客領域の前端に對面するのではなくて、その後端に對面する。

4. 図面の簡単な説明

第1図は2個の縦通路と、横壁と各通路との間にある2個のシートで成る一連の横行列と2本の通路間にある4個のシートで成る一連の列とを有する本発明の第1実施例に従った飛行機の乗客領域の内部の平面図、

第2図は第1図の乗客領域の部分縦断面図、

第3図は2本の縦通路のいずれの側にも3個のシートで成る一連の列を有する本発明に従った配置の第2実施例の第1図に類似した図、

第4図は第3図の類似図であつて、両通路間にあるシートの横列は、これらの通路の一方と隣接横壁との間に配置されたシートの横列に對

して縦方向へずれて位置した状態を示す図、

第5図、第6図は、3個のシートで成る多数シートユニットを設計するための二段階を示す拡大平面図、

第7図は2本の縦通路間に配置された一横行列当り7個のシートで成る配置の平面図、

第8図、第9図は本明細書のはじめに説明した従来例における配置の平面図である。

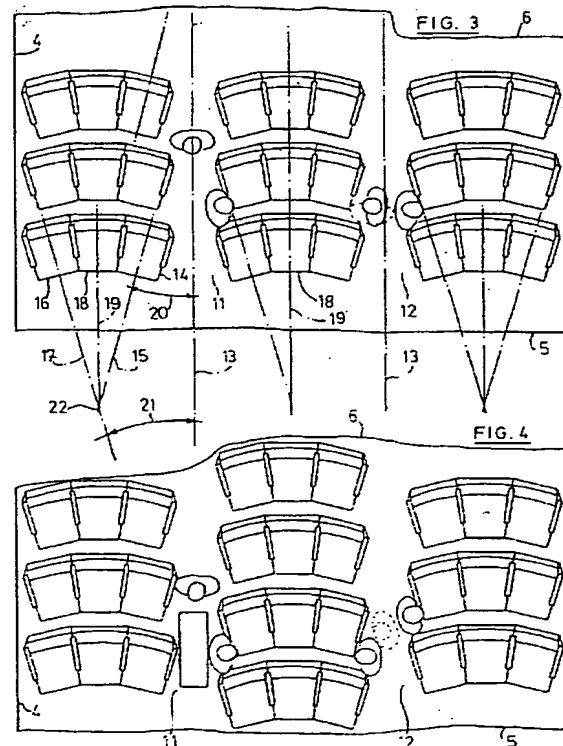
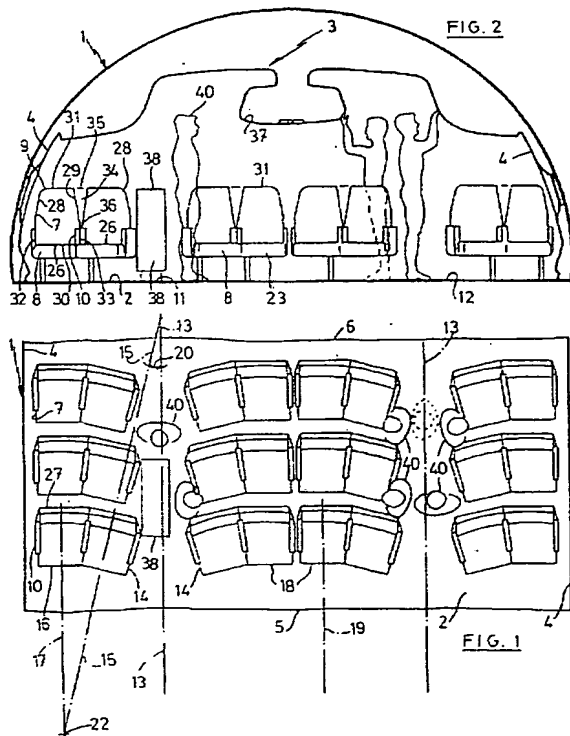
〔符号の説明〕

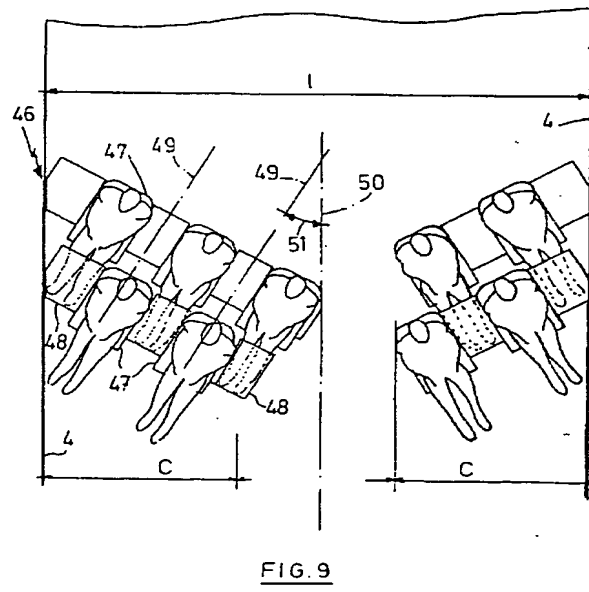
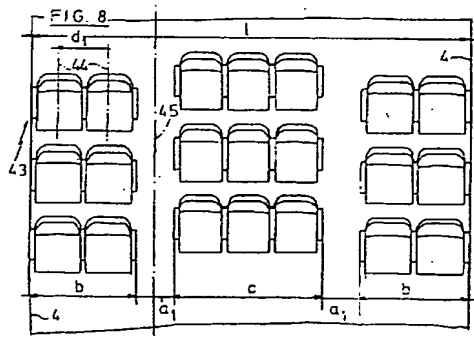
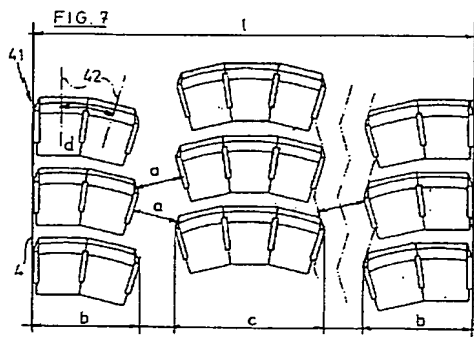
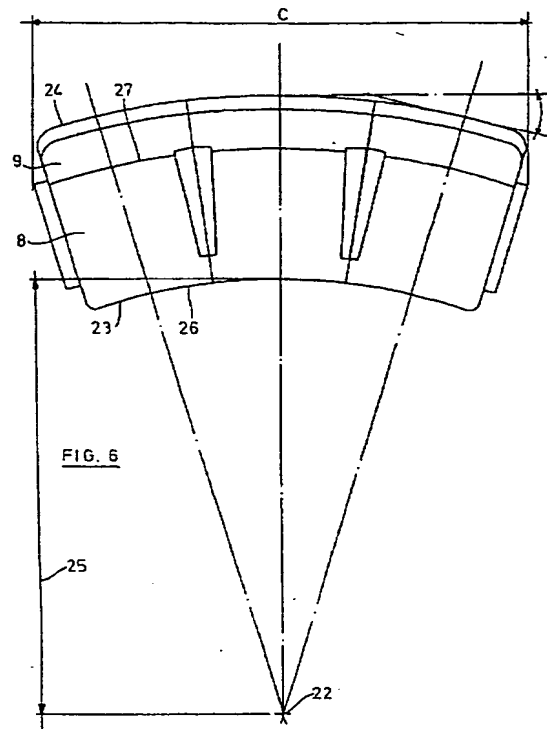
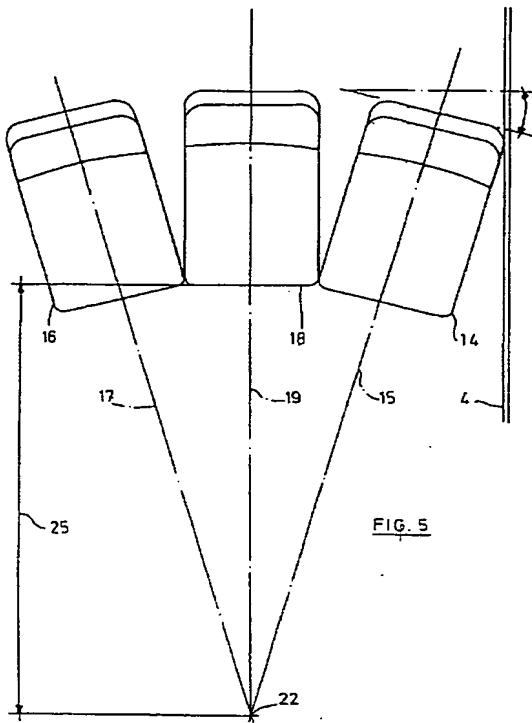
- 2 … 床
- 3 … 天井
- 4 … 横壁
- 5 … 前端
- 6 … 後端
- 7 … シート（座席）
- 8 … ベース
- 9 … 背もたれ
- 10 … 腕のせ
- 11, 12 … 通路
- 13 … 通路の縦対称面

- 14 … 一方の通路に隣接するシート
- 15 … そのシートの対称面
- 16 … 一方の横壁に隣接するシート
- 17 … そのシートの対称面
- 18 … 通路又は横壁に隣接しないシート
- 19 … そのシートの対称面
- 20 … 斜角
- 22 … 収斂点
- 23 … ベースの前側
- 24 … 背もたれの後側
- 25 … スペース
- 26 … ベースの短側
- 27 … ベースの長側

出願人 フランソワ ブローン
イブ ブローン

代理人 弁理士 専 優 美
(ほか1名)





手続補正書

昭和 59 年 5 月 22 日

特許庁長官・審判長殿

59-097414

1. 事件の表示 昭和 59 年 5 月 15 日提出の特許願
2. 発明の名称 乗物における座席構造物
3. 補正する者
事件との関係 特許出願人

氏名 フランソワ ブローン

(ほか 1 名)

4. 代理人

住所 東京都千代田区神田駿河台 1 の 6、主婦の友ビル

氏名 (6271) 専 優 美

(ほか 1 名)

5. 補正命令の日付

昭和 59 年 5 月 22 日 「自発」

6. 補正の対象

明細書の全文

7. 補正の内容

明細書の浄書 (内容に変更なし)

手続補正書

特開昭 60-42132 (9)

昭和 59 年 8 月 23 日

特許庁長官・審判長殿

1. 事件の表示 昭和 59 年 特許願 第 97414 号
2. 発明の名称 乗物における座席構造物
3. 補正する者
事件との関係 特許出願人

氏名 フランソワ ブローン

(ほか 1 名)

4. 代理人

住所 東京都千代田区神田駿河台 1 の 6、主婦の友ビル

氏名 (6271) 専 優 美

(ほか 1 名)

5. 補正命令の日付

昭和 59 年 7 月 11 日 (発送日: 昭和 59 年 7 月 31 日)

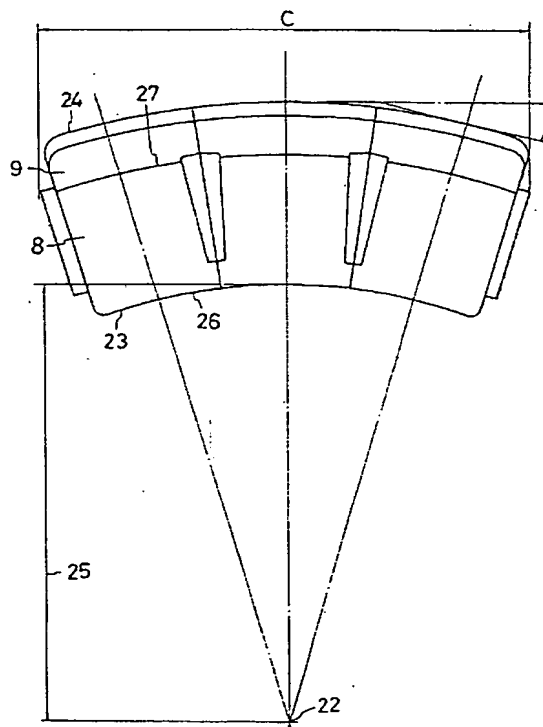
6. 補正の対象

(1) 図面

7. 補正の内容

(1) 図面のうち第 6 図を別紙の通り補正する。

FIG. 6



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record.**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☒ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☐ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☒ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.